

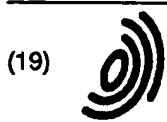
Firewall-frame for a monocoque body of a passenger car and its method of construction

Patent Number: EP0836983
Publication date: 1998-04-22
Inventor(s): GURE DIETMAR (DE); HEISS WERNER (DE); VOLLMER MEINRAD (DE)
Applicant(s):: DAIMLER BENZ AG (DE)
Requested Patent: ☐ EP0836983, A3, B1
Application Number: EP19970116766 19970926
Priority Number(s): DE19961042833 19961017
IPC Classification: B62D25/04 ; B62D29/00
EC Classification: B62D25/04, B62D25/08B, B62D29/00C
Equivalents: ☐ DE19642833

Abstract

The front wall frame has cast A-columns (2) and extruded cross bearers (3,4,5). The A-columns are joined to the ends of the cross bearers by positive casting round them. A reinforcing tube (11) is integrated by casting in each A-column over almost its entire length. The A-columns may have moulded receivers for the connecting of functional parts of the vehicle. They may have moulded connection cutouts for the fitting of the carrier profiles (9) of the bodywork bearing structure to the front wall frame.

Data supplied from the esp@cénét database - I2



Europäisches Patentamt

European Patent Office

Office européen des brevets



(11) EP 0 836 983 A2

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:
22.04.1998 Patentblatt 1998/17

(51) Int. Cl.⁶: B62D 25/04, B62D 29/00

(21) Anmeldenummer: 97116766.3

(22) Anmeldetag: 26.09.1997

(84) Benannte Vertragsstaaten:

AT BE CH DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU MC
NL PT SE

Benannte Erstreckungsstaaten:

AL LT LV RO SI

(30) Priorität: 17.10.1996 DE 19642833

(71) Anmelder:

Daimler-Benz Aktiengesellschaft
70546 Stuttgart (DE)

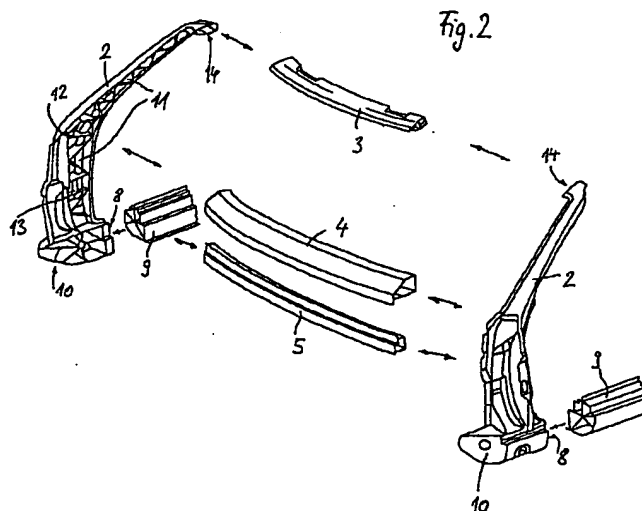
(72) Erfinder:

- Guré, Dietmar
71120 Grafenau (DE)
- Heiss, Werner
71063 Sindelfingen (DE)
- Vollmer, Meinrad
72108 Rottenburg (DE)

(54) **Vorderwandrahmen für eine selbsttragende Karosserie eines Personenkraftwagens und Verfahren zu seiner Herstellung**

(57) In ein Vorderwandrahmen für eine selbsttragende Karosserie eines Personenkraftwagens sind die A-Säulen (2) als Gußteile und die Querträger (3,4,5) als Strangpreßprofile gestaltet, und die A-Säulen sind mit

den Stirnenden der verschiedenen Querträger durch formschlüssiges Umgießen verbunden.



EP 0 836 983 A2

Beschreibung

Die Erfindung betrifft einen Vorderwandrahmen für eine selbsttragende Karosserie eines Personenkraftwagens mit zwei A-Säulen, einem unterhalb einer Windschutzscheibe angeordneten Querträger, einem oberhalb der Windschutzscheibe angeordneten Dachquerträger, sowie einem Stirnwandquerträger, und ein Verfahren zu seiner Herstellung.

Solche Vorderwandrahmen für Personenkraftwagen sind allgemein bekannt. Ein solcher Vorderwandrahmen ist als Stahlblechkonstruktion aufgebaut, wobei die A-Säulen und die Querträger aus entsprechend gestalteten Profilschalen zusammengesetzt sind. Die Stahlblechkonstruktion für den Vorderwandrahmen ist aus einer Vielzahl von Einzelteilen zusammengesetzt, die durch Schweißen miteinander verbunden werden müssen. Dies bedingt einen relativ hohen Herstellungsaufwand.

Aufgabe der Erfindung ist es, einen Vorderwandrahmen der eingangs genannten Art zu schaffen, der eine einfachere Herstellung ermöglicht.

Diese Aufgabe wird dadurch gelöst, daß die A-Säulen als Gußteile und der Querträger, der Dachquerträger und der Stirnwandquerträger als Strangpreßprofile gestaltet sind, und daß die A-Säulen mit den Stirnenden der verschiedenen Querträger durch formschlüssiges Umgießen verbunden sind. Dadurch ist es möglich, die A-Säulen und die verschiedenen Querträger, nämlich den unterhalb der Windschutzscheibe angeordneten Querträger, den oberhalb der Windschutzscheibe angeordneten Dachquerträger sowie den Stirnwandquerträger, jeweils als einstückige Bauteile herzustellen, die durch das formschlüssige Umgießen in einfacher Weise stabil zu dem Vorderwandrahmen zusammensetzbar sind. Der Herstellungsaufwand für einen solchen erfindungsgemäßen Vorderwandrahmen ist gegenüber bekannten Vorderwandrahmen erheblich reduziert.

In Ausgestaltung der Erfindung sind die Gußteile und die Strangpreßprofile aus einem Leichtmetallwerkstoff hergestellt. Dadurch wird das Gewicht des Vorderwandrahmens gegenüber einer Stahlblechkonstruktion erheblich reduziert.

In weiterer Ausgestaltung der Erfindung ist in jeder A-Säule jeweils ein sich über die gesamte Länge der A-Säule erstreckendes Verstärkungsrohr durch Umgießen integriert. Dadurch wird mit einfachen Mitteln eine erhöhte Stabilität der A-Säulen und damit auch des gesamten Vorderwandrahmens erzielt. Die Verstärkungsrohre werden vorzugsweise nach dem Abdichten ihrer gegenüberliegenden Stirnenden in die Gießform für die A-Säule mit eingelegt und während des Gießverfahrens in einfacher Weise umgossen.

In weiterer Ausgestaltung der Erfindung sind die A-Säulen mit angeformten Aufnahmen zur Anbindung von Fahrzeugfunktionsteilen versehen. Zusätzliche Befestigungselemente für die Anbindung der Fahrzeugfunktionsteile werden dadurch vermieden. Als

Fahrzeugfunktionsteile sind insbesondere Instrumententräger, Wagenheber, Türscharniere und ähnliches anzusehen.

In weiterer Ausgestaltung der Erfindung sind die A-Säulen mit angeformten Anschlußabschnitten für die Anbindung von Trägerprofilen der Karosserietragstruktur an den Vorderwandrahmen versehen. Dadurch wird eine einfache Anbindung des Vorbaubereiches der Karosserietragstruktur sowie der Bodenstruktur auf Höhe der Fahrgastzelle an den Vorderwandrahmen erreicht. Als angeformte Anschlußabschnitte können insbesondere Anschlußflansche für Vorbaulängsträger, Längsschweller sowie für seitliche Dachrahmen vorgesehen sein.

Beim erfindungsgemäßen Verfahren zur Herstellung eines erfindungsgemäßen Vorderwandrahmens werden die Strangpreßprofile für die Querträger und/oder die Verstärkungsrohre für die A-Säulen konfektioniert, anschließend in die jeweilige Gießform für die A-Säulen eingelegt und an ihren Stirnenden abgedichtet und schließlich formschlüssig umgossen. Unter der Konfektionierung der Strangpreßprofile ist das Ablängen und gegebenenfalls Biegen der Strangpreßprofile je nach den gewünschten Abmessungen der Querträger oder der Verstärkungsrohre zu verstehen.

Weitere Vorteile und Merkmale der Erfindung ergeben sich aus den Unteransprüchen sowie aus der nachfolgenden Beschreibung eines bevorzugten Ausführungsbeispiels der Erfindung, das anhand der Zeichnungen dargestellt ist.

Fig. 1 zeigt eine perspektivische Darstellung einer Ausführungsform eines erfindungsgemäßen Vorderwandrahmens im zusammengebauten Zustand und

Fig. 2 eine perspektivische Explosionsdarstellung des Vorderwandrahmens nach Fig. 1.

Ein Vorderwandrahmen 1 für eine selbsttragende Karosserie eines Personenkraftwagens stellt einen vorderen Teil einer Fahrgastzelle der Karosserie dar und weist auf gegenüberliegenden Seiten zwei A-Säulen 2 auf, die jeweils als Gußteile aus einem Leichtmetallwerkstoff einstückig hergestellt sind. Die A-Säulen 2 sind durch mehrere Querträger 3, 4, 5 miteinander verbunden, von denen ein erster Querträger 3 einen oberhalb einer Windschutzscheibe angeordneten Dachquerträger 3, ein zweiter Querträger einen unterhalb der Windschutzscheibe angeordneten Querträger 4 und ein dritter Querträger einen im Bereich einer nicht dargestellten Stirnwand verlaufenden Stirnwandquerträger 5 darstellen. Die Querträger 3, 4, 5 sind als Strangpreßprofile ebenfalls aus einem Leichtmetallwerkstoff hergestellt und entsprechend den vorgegebenen Abmessungen und Funktionsanforderungen konfektioniert. Zur Konfektionierung der Querträger 3, 4, 5 zählt die entsprechende Ablängung der Strang-

preßprofile, eine Biegung der Strangpreßprofile entsprechend der geforderten Krümmung für die Querträger 3, 4, 5 sowie gegebenenfalls eine spanende Bearbeitung der Strangpreßprofile zur Bildung entsprechender Aufnahmen für Funktionsteile des Personenkraftwagens.

In die A-Säulen 2 ist jeweils ein Verstärkungsrohr 11 integriert, das aus Stahl hergestellt ist und sich über nahezu die gesamte Länge der A-Säule 2 erstreckt. Das Verstärkungsrohr 11 versteift die A-Säule 2 unter vorteilhafter Einbindung der positiven Eigenschaften des Stahles. Die Verstärkungsrohre 11 sind formschlüssig von den A-Säulen 2 umgossen. Dazu werden die Verstärkungsrohre 11 vor der Herstellung der A-Säulen 2 in die entsprechenden Gießformen der A-Säulen 2 eingelegt, an ihren gegenüberliegenden Stirnenden verschlossen und somit abgedichtet und anschließend in einfacher Weise durch den Leichtmetallwerkstoff für die A-Säulen 2 umgossen, so daß sich die in den Fig. 1 und 2 dargestellte Integration der Verstärkungsrohre 11 ergibt.

Auch die Verbindung der Querträger 3, 4, 5 mit den A-Säulen 2 erfolgt durch formschlüssiges Umgießen der jeweiligen Stirnenden der Querträger 3, 4, 5 in den Gießformen für die A-Säulen 2. Auch bei diesem formschlüssigen Umgießen sind die Hohlräume der Querträger 3, 4, 5 derart abgedichtet, daß keine Gußmasse in unerwünschter Weise in die Hohlprofile eindringen kann. Die Anschlußbereiche, an denen die Querträger 3, 4, 5 mit ihren Stirnenden in die A-Säulen 2 eingebunden werden, sind in Fig. 2 mit den Bezugszeichen 12, 13, 14 versehen, wobei der Anbindungsbereich 12 für den Querträger 4, der Anbindungsbereich 13 für den Stirnwandquerträger 5 und der Anbindungsbereich 14 für den Dachquerträger 3 vorgesehen sind.

An den A-Säulen 2 sind bei der Herstellung in der Gießform bereits mehrere Aufnahmen für die Anbindung weiterer Fahrzeugfunktionsteile, wie eines Instrumententrägers, einer Wagenheberaufnahme, für Türscharniere und ähnliches angeformt. Außerdem weist jede A-Säule 2 Anschlußabschnitte 6, 8, 10 für die Anbindung von Trägerprofilen der Karosserietragstruktur auf. Der Anschlußabschnitt 8 ist im Bereich der Bodenstruktur der Karosserie an der A-Säule 2 vorgesehen und dient zur Anbindung jeweils eines Längsschwellers 9 der Bodenstruktur. Auf gleicher Höhe nach vorne ragt an jeder A-Säule 2 ein Anschlußabschnitt 10 auf, der für die Anbindung eines Vorbaulängsträgers 10 dient. Im Bereich der oberen Stirnenden der A-Säulen 2 sind Anschlußabschnitte 6 für die Anbindung seitlicher Dachrahmenträger 7 vorgesehen.

Um nun den beschriebenen Vorderwandrahmen 1 mit dem Vorbaubereich, der Bodenstruktur sowie dem übrigen Bereich der Fahrgastzelle zu verbinden, werden zum einen die Vorbaulängsträger an den Anschlußabschnitten 10 mit den A-Säulen 2 sowie mit einem mittleren Bereich des Stirnwandquerträgers 5 verbunden. Die Festlegung der zweiten Längsträgerebene des

Vorbaubereiches erfolgt zum einen ebenfalls an der A-Säule 2 im Bereich von nicht näher bezeichneten Anschlußabschnitten und zum anderen in den äußeren Bereichen des Querträgers 4. Ein Mitteltunnel der Bodenstruktur wird mittig an den Stirnwandquerträger 5 angebunden, wodurch gleichzeitig auch eine Verbindung zu den Vorbaulängsträgern geschaffen wird.

Patentansprüche

1. Vorderwandrahmen für eine selbsttragende Karosserie eines Personenkraftwagens mit zwei A-Säulen, einem unterhalb einer Windschutzscheibe angeordneten Querträger, einem oberhalb der Windschutzscheibe angeordneten Dachquerträger, sowie einem Stirnwandquerträger, **dadurch gekennzeichnet**, daß die A-Säulen (2) als Gußteile und der Querträger (4), der Dachquerträger (3) und der Stirnwandquerträger (5) als Strangpreßprofile gestaltet sind, und daß die A-Säulen (2) mit den Stirnenden der verschiedenen Querträger (3, 4, 5) durch formschlüssiges Umgießen verbunden sind, wobei in jeder A-Säule (2) jeweils ein sich über nahezu die gesamte Länge der A-Säule (2) erstreckendes Verstärkungsrohr (11) durch Umgießen integriert ist.
2. Vorderwandrahmen nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, daß die A-Säulen (2) mit angeformten Aufnahmen zur Anbindung von Fahrzeugfunktionsteilen versehen sind.
3. Vorderwandrahmen nach wenigstens einem der vorhergehenden Ansprüche **dadurch gekennzeichnet**, daß die A-Säulen (2) mit angeformten Anschlußabschnitten (6, 7, 10) für die Anbindung von Trägerprofilen (7, 9) der Karosserietragstruktur an den Vorderwandrahmen (1) versehen sind.
4. Vorderwandrahmen nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Gußteile und die Strangpreßprofile aus einem Leichtmetallwerkstoff hergestellt sind.
5. Verfahren zur Herstellung eines Vorderwandrahmens nach einem der Ansprüche 1 bis 4, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Strangpreßprofile für die Querträger (3, 4, 5) und/oder die Verstärkungsrohre (11) für die A-Säulen (2) konfektioniert werden, anschließend in die jeweilige Gießform für die A-Säulen (2) eingelegt und an ihren Stirnenden abgedichtet werden und schließlich formschlüssig umgossen werden.

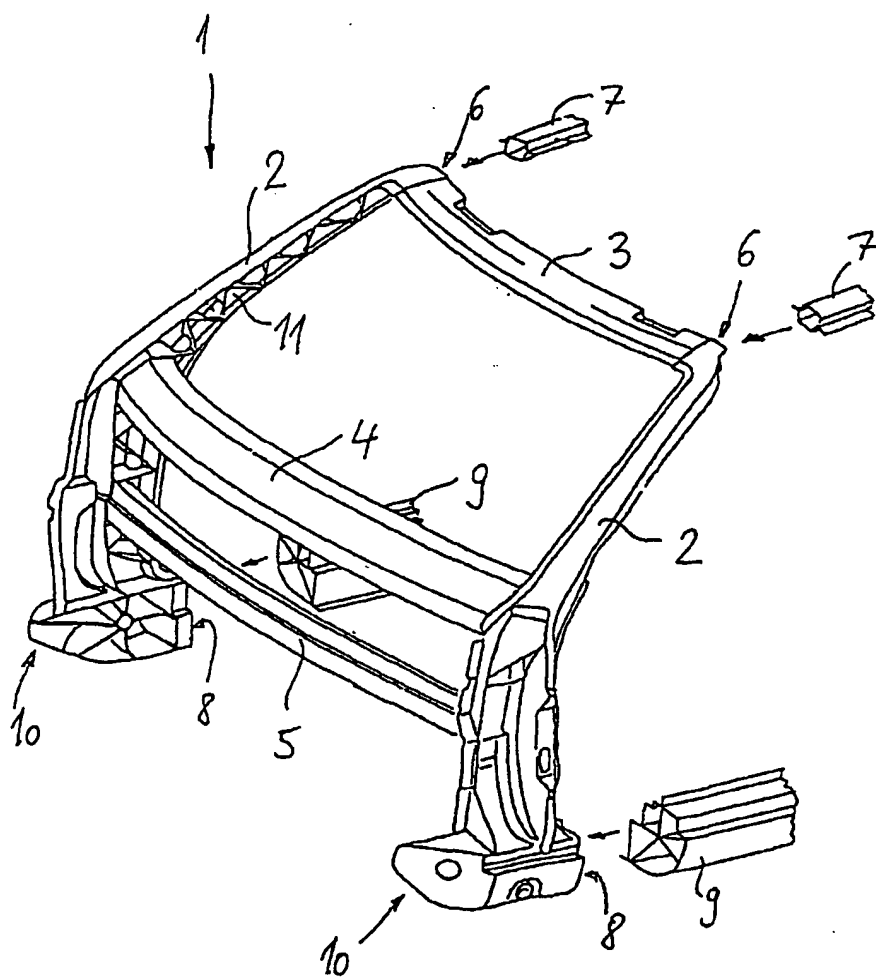


Fig. 1

Fig. 2

